



Mál nr.: 21-125 S 081 Masilik

Dagsetning: 16. desember 2021

Atvik: Strand

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

Skipaskr.nr: GK 8-350
IMO nr: 9244726
Fáni: GL Grænland
Smíðaður: Noregi, 2001, stál.
Útgerð: Icetrawl Greenland A/S
Stærð: 1,425 BT 625 DWT
Mesta lengd: 52 m
Breidd: 11,5 m Dýpt: 5,0 m
Vél:
Fjöldi skipverja: 19



Masilik@Hilmar Snorrason

Gögn:*Lögregluskýrsla**Gögn RNSA**Gögn LHG**Gögn Veðurstofu**Gögn Vegagerðar*

Lokaskýrsla afgreidd 31. október 2022 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Hirti Emilssyni og Pálma Jónssyni.

Atvikalýsing:

Þann 16. desember 2021 var grænlenka línuveiðiskipið Masilik GK 8 350 á siglingu á Faxaflóa á leið til hafnar í Hafnarfirði. Veður: (*Garðskagi*) SSV 14 – 15 m/s og 19 – 20 m/s í hviðum (aflandsvindur) sjólítið.

Klukkan 18:38 sigldi skipið upp í fjöru á fjögurra sjómílna ferð og strandaði við Gerðistanga undan Vatnsleysuströnd. Skipstjóri kallaði, tuttugu mínútum síðar, eftir aðstoð dráttarbáts og tilkynnti hvernig komið væri fyrir skipinu. Varðskipið Freyja, ásamt dráttarbátunum Hamri, komu á staðinn og fljótlega varð ljóst að sjór var kominn í lestar skipsins sem og að olía hafði lekið í sjóinn. Kl. 00:52 tókst að koma taug á milli varðskipsins Freyju og Masilik og tókst að draga skipið á flot kl. 02:50.

Varðskipið dró skipið til Hafnarfjarðar þar sem dráttarbátar komu skipinu að bryggju. Masilik var síðar tekið í slipp í Reykjavík til að kanna skemmdir og þetta leka svo skipið gæti siglt út til viðgerðar.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) og danska rannsóknarnefndin DMAIB komu sér saman um að RNSA færi með rannsókn málsins. DMAIB aðstoðaði RNSA við að ná í rafræn gögn meðan Masilik var í slipp í Danmörku.

Við skoðun komu í ljós skemmdir á skipinu sjá (mynd 1).



(Mynd 1)

Við rannsókn kom eftirfarandi fram:

- Þegar skipið var komið út úr aðskildum siglingaleiðum við Reykjanes var skipinu siglt í hringi til að fá halla á skipið og koma með því þvottavatni í lensibrunna. Einnig var skipið látið reka með vind á bakborðshlið í sama tilgangi.
- Skipstjóri afhenti yfirstýrimanni stjórn skipsins kl 16:00 þann 16. desember á stað 64°07.053' N 22°32.425' V (rúmar 4 sml frá landi) skv. ferilvöktun LHG. Þá var skipið á 2,8 hnúta ferð í 135°rv. Fyrirmæli skipstjóra til vakthafandi stýrimanns voru að sigla hæga ferð austlæga stefnu í átt að Hafnarfjarðarhöfn.
- Ætlunin var að leggjast að bryggju í Hafnarfirði kl. 22:00 þann 16. desember en hafa samband við höfnina kl. 20:00 til að athuga hvort tímasetning stæðist.
- Á tímabilinu 16:02 til kl. 16:24 snerist skipið á lítill ferð.
- Kl. 16:28 var skipið komið á stefnuna 136°rv 3 hnútar. Skipið bætti fljótlega við ferð og sigldi á 3,5 til 3,8 hnúta ferð. Skipið hélt þeirri stefnu +5° þar til það tók niðri í Knarrarnesfjöru u.þ.b. 600 metra frá landi á stað 64°00.944' N 22°19.897' V kl. 18:38 þann 16.12.2021. (mynd 2 ferilvöktun LHG) Það liðu því 24 mínútur frá því að skipið tók niðri og þar til haft var samband við Landhelgisgæslu Íslands.
- Skipstjóri Masilk afhenti yfirstýrimanni stjórn skipsins kl. 16:00. Skipið var á þeim tíma á siglingu 145°rv 3,8 hnúta ferð.
- Samkvæmt framburði yfirstýrimanns vék hann af stjórnþalli a.m.k. tvisvar sinnum að sinna þvotti og að láta skipverja skrifa undir tollskýrslu. Samkvæmt framburði heyrði hann viðvörðun frá sjálfstýringu meðan hann var niðri og hélt að sjálfstýringunni hefði slegið út. Hann taldi að einhver þeirra sem var á stjórnþalli hefði kvittað fyrir villuboðið.
- RNSA fór ásamt tæknimanni um borð í skipið og aflaði gagna úr sjálfstýringu en þar sem GPS tæki skipsins var ekki uppfært var ekki hægt að finna vísbendingar um að sjálfstýringin hefði slegið út eða sent frá sér villuboð. Slíkt er samt ekki hægt að útiloka.



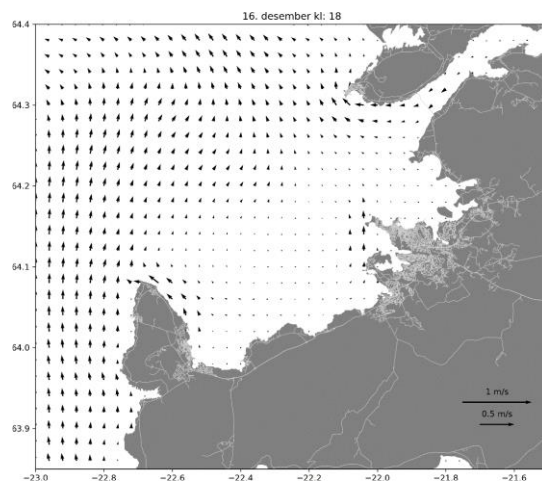
(Mynd Error! No text of specified style in document.2)

- Yfirstýrimaður sagðist ekki hafa verið að fylgjast með dýptarmæli eða ratsjá skipsins. Hann sagðist hafa setið í skipstjórnarstólnum og horft út og ekki áttað sig á hvar hann væri staddur.
- Skipið var vel tækjum búið, dýptarmælar, ratsjár, plotterar og annar siglingabúnaður var í góðu lagi og virkaði eins og til var ætlast Tækin sjást vel úr skipstjórnarstólnum. (Sjá mynd 5)
- Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni og Veðurstofu Íslands, eins of sjá má á meðfylgjandi kortum, eru afar litlar líkur á að veður eða straumar hafi haft afgerandi áhrif á stefnu skipsins.

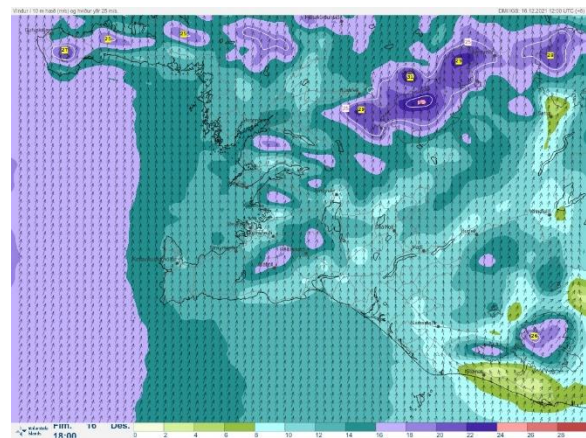


Stjórnþallur (Mynd 5)

Straumar og veður:



Straumakort (Mynd 3)



Vindakort (Mynd 4)

Samkvæmt veður og strumakortum kl. 18:00 þann 12. desember 2021 var sunnanátt og straumlítið. Aflandsvindur og straumur í norður ef einhver var.

Nefndarálit:

Ástæða þess að skipið strandaði er aðgæsluleysi og vanræksla við stjórn skipsins.